



COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, le 21.12.2007  
COM(2007) 851 final

2007/0295 (COD)

Proposition de

**RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL**

**relatif à la réception des véhicules à moteur et des moteurs au regard des émissions des véhicules utilitaires lourds (Euro VI) et à l'accès aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules**

(présentée par la Commission)

{SEC(2007)1718}  
{SEC(2007)1720}

## **(EXPOSÉ DES MOTIFS)**

### **1) CONTEXTE DE LA PROPOSITION**

#### **Motivation et objectifs de la proposition**

L'objectif de la proposition est d'établir des règles harmonisées en matière de construction de véhicules à moteur en vue d'assurer le fonctionnement du marché intérieur tout en offrant un niveau élevé de protection de l'environnement en ce qui concerne les émissions atmosphériques.

Le bon fonctionnement du marché intérieur dans l'Union européenne exige des normes communes limitant l'émission de polluants atmosphériques des véhicules à moteur. Une action au niveau communautaire empêche l'apparition de normes pour les produits différentes d'un État membre à l'autre, ce qui entraîne une fragmentation du marché intérieur et l'imposition d'obstacles superflus aux échanges intracommunautaires.

Les États membres et leurs citoyens se préoccupent des risques qu'entraîne la pollution de l'air pour la santé humaine et l'environnement. Bien que la qualité de l'air se soit améliorée au cours des dix dernières années, il subsiste des problèmes sensibles sur ce plan dans l'ensemble de l'Union européenne, en particulier dans les zones urbaines et dans les régions à forte population.

#### **Contexte général**

Les limites d'émission Euro IV pour les camions et les bus sont applicables à partir du 9 novembre 2006 et les limites d'émission Euro V s'appliqueront à partir du 1<sup>er</sup> octobre 2008 pour les nouvelles réceptions<sup>1</sup> dans les deux cas.

Faute de changement dans la politique de réduction des niveaux d'émission pour les véhicules à moteur utilitaires lourds, le fonctionnement du marché intérieur risquerait fort d'être affaibli si des États membres cherchaient à prendre des mesures unilatérales. La mauvaise qualité de l'air restera aussi un problème dans l'Union européenne, les pollutions atmosphériques continuant d'avoir un impact négatif sur la santé humaine.

#### **Dispositions existantes dans le domaine couvert par la proposition**

Les exigences en matière d'émissions des véhicules utilitaires lourds et de leurs moteurs sont actuellement régies par la directive 55/2005/CE, telle que mise en œuvre par la directive 78/2005/CE<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> directive 55/2005/CE du Parlement européen et du Conseil du 28 septembre 2005 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives aux mesures à prendre contre les émissions de gaz polluants et de particules polluantes provenant des moteurs à allumage par compression destinés à la propulsion des véhicules et les émissions de gaz polluants provenant des moteurs à allumage commandé fonctionnant au gaz naturel ou au gaz de pétrole liquéfié et destinés à la propulsion des véhicules (JO L 275 du 20.10.2005, p. 1).

<sup>2</sup> Directive 78/2005/CE de la Commission du 14 novembre 2005 mettant en œuvre la directive 55/2005/CE du Parlement européen et du Conseil concernant le rapprochement des législations des États membres relatives aux mesures à prendre contre les émissions de gaz polluants et de particules polluantes provenant des moteurs à allumage par compression destinés à la propulsion des

## **Cohérence avec les autres politiques et objectifs de l'Union**

La proposition a été mise au point dans le contexte du programme "Air pur pour l'Europe" (CAFE) qui a fourni la base technique de l'établissement de la stratégie thématique de la qualité de l'air<sup>3</sup>. CAFE a évalué le niveau des émissions, la qualité actuelle et à venir de l'air ainsi que les coûts et avantages de nouvelles mesures pour améliorer la qualité de l'air. Sur cette base, la Commission a identifié les mesures nécessaires pour atteindre les niveaux de qualité de l'air nécessaires. Euro VI constitue l'une parmi plusieurs mesures de ce type qui sont importantes pour réduire les émissions de précurseurs d'ozone (comme les oxydes d'azote – NO<sub>x</sub> et les hydrocarbures – HC) et de particules.

En outre, cette proposition est tout à fait conforme aux buts de la stratégie de développement durable de l'Union européenne et elle contribue de manière significative aux objectifs de la stratégie de Lisbonne.

## **2) CONSULTATION DES PARTIES INTÉRESSÉES ET ÉTUDE D'IMPACT**

### **Recueil et utilisation de l'expertise**

#### *Domaines scientifiques/d'expertise concernés*

La proposition a exigé l'analyse des technologies automobiles à employer pour réduire les émissions et des coûts relatifs à la réalisation des divers scénarios pour les valeurs limites d'émission Euro VI.

#### *Méthodologie utilisée*

En 2004, les services de la Commission ont envoyé un questionnaire aux parties prenantes sur les nouvelles limites d'émission Euro VI pour les véhicules utilitaires lourds. Ce questionnaire développait un certain nombre de scénarios pour les nouvelles valeurs limites et cherchait à obtenir des données sur la technologie qui serait nécessaire pour atteindre ces valeurs et les coûts relatifs. Un panel d'experts composé de consultants indépendants a été engagé pour examiner les réponses au questionnaire. Il s'agissait d'évaluer et de valider les réponses des parties prenantes et de parvenir à une position commune sur la technologie nécessaire et les coûts relatifs pour chaque scénario. Cette information a servi à modéliser les répercussions d'un certain nombre de scénarios de limites d'émission.

#### *Principales organisations et principaux experts consultés*

Des données ont été recueillies auprès d'un éventail de parties prenantes dans le domaine de l'automobile et collationnées par un groupe de consultants sous la direction de TNO aux Pays-Bas.

#### *Résumé des avis reçus et utilisés*

---

véhicules et les émissions de gaz polluants provenant des moteurs à allumage commandé fonctionnant au gaz naturel ou au gaz de pétrole liquéfié et destinés à la propulsion des véhicules et modifiant ses annexes I, II, III, IV et VI (JO L 313 du 29.11.2005, p. 1).

<sup>3</sup> COM (2005) 446 final du 21.9.2005.

Le panel de consultants a résumé les données fournies par les parties prenantes concernant les coûts. La Commission a utilisé le rapport du panel comme élément de l'analyse des divers scénarios pour les valeurs limites d'émission. Les valeurs limites préférées ont été retenues sur la base de leur faisabilité technique et de leur rapport coût-efficacité.

#### *Moyens mis en œuvre pour publier les avis d'experts*

Le rapport du panel d'experts est disponible sur le site Web de la DG Entreprises<sup>4</sup>.

### **Étude d'impact**

Une étude d'impact est actuellement menée, dans laquelle cinq options de politique sont examinées:

- (1) *Approche "pas de changement de politique"*: les valeurs limites d'émission Euro V (directive 55/2005/CE, modifiée) restent en vigueur pour les véhicules utilitaires lourds.

Faute de changement dans la politique de réduction des niveaux d'émission pour les véhicules à moteur, le fonctionnement du marché intérieur risquerait fort d'être affaibli. Il est probable que, en l'absence de normes d'émission plus strictes au niveau de l'Europe, les États membres se mettraient à légiférer eux-mêmes ou commenceraient à recourir à d'autres mesures, comme l'interdiction de la circulation de certains types de véhicules dans les villes ou la création de zones à faible émission.

La mauvaise qualité de l'air restera un problème dans l'Union européenne, la pollution atmosphérique continuant d'avoir un effet négatif sur la santé humaine. Le programme CAFE a montré que, malgré les progrès en matière d'émissions de polluants, les effets de la pollution de l'air sur la santé dans toute l'Union resteront, selon les projections, considérables en 2020.

En conséquence, cette option politique n'est pas considérée comme viable.

- (2) *Approche réglementaire au niveau européen*: révision de la législation Euro V existante par la fixation de nouvelles valeurs limites d'émissions Euro VI au niveau de l'Union européenne.

Par comparaison avec le scénario d'absence de changement de politique, l'option réglementaire aura pour avantages manifestes de garantir le bon fonctionnement du marché intérieur et d'améliorer la qualité de l'air. La santé publique en sera améliorée et, par conséquent, les coûts des soins de santé diminueront.

Les répercussions indirectes de l'option réglementaire pourraient être positives sur le plan de la compétitivité internationale de l'industrie de l'Union, en particulier sur des marchés où s'applique une réglementation environnementale stricte.

Dans le cadre de cette approche, la possibilité d'appliquer le niveau Euro VI en une seule ou en deux étapes a été examinée mais, conformément à la grande majorité des avis exprimés dans les réponses à la consultation publique, il a été décidé d'introduire le niveau Euro VI en une seule étape.

---

<sup>4</sup> [http://europa.eu.int/comm/enterprise/automotive/pagesbackground/pollutant\\_emission/index.htm](http://europa.eu.int/comm/enterprise/automotive/pagesbackground/pollutant_emission/index.htm)

Ainsi, l'option de l'approche réglementaire est donc celle poursuivie dans la proposition.

- (3) *Réglementation dans les États membres*: les États membres élaborent leurs propres normes d'émissions et/ou imposent d'autres mesures (par exemple, des restrictions de conduite temporaires pour les véhicules qui ne répondent pas aux normes les plus ambitieuses)

Cette approche aurait des effets négatifs sur le fonctionnement du marché intérieur, notamment en ce qui concerne le marché des véhicules commerciaux, mais aussi sur la libre circulation des marchandises transportées par ces véhicules. Cette approche a donc été rejetée.

- (4) *Recours par les États membres à des incitations fiscales*: des États membres introduisent sur une base volontaire des incitations fiscales pour des véhicules respectant des valeurs limites d'émission plus strictes qu'Euro V.

On peut douter de la durabilité de telles mesures à long terme. Par conséquent, cette politique pourrait créer une forte incertitude pour les constructeurs quant à la demande de véhicules plus propres.

En outre, des régimes d'incitations de types différents dans des pays voisins pourraient avoir des effets transfrontaliers imprévisibles, à la fois dans la physionomie des achats de véhicules et les répercussions sur la pollution de l'air. La poursuite de l'existence du marché unique des véhicules pourrait donc être mise en danger.

Cette option ne garantit donc pas que les objectifs politiques seront atteints et elle pourrait même avoir un effet négatif sur le marché intérieur en faisant planer une incertitude sur la demande de types de véhicules spécifiques.

Ce n'est donc pas la démarche à suivre.

- (5) *Approche non réglementaire*: autorégulation par le biais d'engagements négociés avec l'industrie automobile en faveur de la réduction des émissions des nouveaux véhicules.

Rien ne dit clairement qu'un engagement volontaire constitue une garantie adéquate qu'un niveau d'émission spécifique sera atteint, ni qu'il existera des sanctions appropriées en cas de violation de cet engagement. En outre, il ne ressort pas que l'adoption d'une démarche volontaire présenterait des avantages supplémentaires pour l'industrie, les gouvernements ou le grand public.

Les séries Euro de règlements sur les émissions sont largement utilisées sur de nombreux marchés émergents. Les développements intervenant dans le système réglementaire pour les émissions établi dans l'Union européenne ont donc des implications importantes dans le monde. Délaisser une démarche réglementaire au profit d'une démarche volontaire perturberait donc le processus d'harmonisation au niveau mondial.

L'option de l'approche non réglementaire ne sera donc pas envisagée plus avant.

### 3) ÉLÉMENTS JURIDIQUES DE LA PROPOSITION

#### Résumé de l'action proposée

L'aspect principal du présent règlement est qu'il exige un nouveau resserrement des limites d'émissions des véhicules pour les particules et les oxydes d'azote (NO<sub>x</sub>).

Il sera exigé une réduction de 66 % de la masse des émissions de particules des véhicules équipés de moteurs à allumage par compression. Tandis que cet abaissement de la limite d'émissions ne prescrit pas une technologie particulière, il exigera de facto l'introduction de filtres à particules diesel.

La limite d'émission retenue pour les particules peut être atteinte par des filtres ouverts ou fermés. Les filtres fermés ont l'avantage de réduire les particules ultrafines considérées comme les plus nocives pour la santé. Pour empêcher la possibilité que, à l'avenir, soient mis au point des filtres ouverts qui satisfont à la nouvelle limite de masse des particules mais permettent le passage d'un nombre élevé de particules ultrafines, il est prévu d'introduire à un stade ultérieur une nouvelle norme limitant le nombre de particules qui peuvent être émises. Pour l'instant, il ne convient pas de définir une norme numérique, des recherches étant actuellement menées au sein de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies dans le cadre du Programme de mesure des particules (PMP). Le groupe de travail de la CEE-ONU continue d'examiner cette question. Une fois que les résultats de ce programme PMP seront disponibles, une norme numérique devrait être mise en œuvre.

Pour les véhicules équipés de moteurs à allumage par compression, une réduction des 80 % des NO<sub>x</sub> est prévue. Pour se conformer à cette limite d'émission, des mesures internes sur le moteur (par exemple, la recirculation des gaz d'échappement – EGR) et des dispositifs de post-traitement (par exemple, la réduction catalytique sélective – SCR) seront nécessaires en l'état actuel de la technique. La proposition prévoit également des réductions d'émission dans le cas des moteurs à allumage commandé.

Elle comporte une exigence selon laquelle les informations du système de diagnostic embarqué (OBD) et les informations sur la réparation et l'entretien des véhicules devront être communiquées par l'intermédiaire de sites Web sous la forme standardisée mise au point par un comité technique des parties prenantes (le "format OASIS").

L'introduction d'exigences harmonisées au niveau mondial est un élément important pour réduire les coûts d'expérimentation de l'industrie automobile et favorisera la compétitivité des constructeurs européens de véhicules et de moteurs. Dans ce contexte, cette proposition introduit des exigences, élaborées dans le cadre du groupe de travail CEE-ONU WP.29 – le forum mondial pour l'harmonisation des réglementations concernant les véhicules – relatives à:

1. l'utilisation, pour l'évaluation des émissions de polluants, de cycles de conduites en régime stabilisé (WHSC) et en régime transitoire (WHTC) harmonisés au niveau mondial;
2. la méthodologie de contrôle et de mesure des émissions;
3. les systèmes de diagnostic embarqués harmonisés à l'échelle mondiale (WWH-OBD).

La proposition introduit également des exigences concernant l'homologation des composants de post-traitement des gaz d'échappement tels que les catalyseurs et les filtres à particules diesel (DPF).

## **Base juridique**

La base juridique de la proposition est l'article 95 du traité.

## **Principe de subsidiarité**

Le principe de subsidiarité s'applique dans la mesure où la proposition ne relève pas de la compétence exclusive de la Communauté.

Les objectifs de la proposition ne sauraient être réalisés de façon suffisante par des actions des États membres en raison de la nécessité d'éviter l'apparition d'obstacles au marché unique et des implications transfrontalières de la pollution de l'air.

La modélisation atmosphérique montre que la pollution émise dans un État membre contribue à la pollution mesurée dans d'autres États membres, de sorte que pour résoudre le problème de la pollution atmosphérique, une action concertée à l'échelle de l'UE est requise.

Une action de la Communauté réalisera mieux les objectifs de la proposition car elle évitera une possible fragmentation du marché intérieur. En fixant des normes uniformes pour le niveau des émissions de polluants par les véhicules à moteur, la proposition garantit une meilleure qualité de l'air dans l'Union européenne et règle le problème de la pollution transfrontalière de l'air.

La proposition respecte donc le principe de subsidiarité.

## **Principe de proportionnalité**

La proposition respecte le principe de proportionnalité car elle ne va pas au-delà de ce qui est nécessaire pour réaliser les objectifs qui sont de garantir le bon fonctionnement du marché intérieur tout en assurant un niveau élevé de protection de l'environnement.

L'analyse coût-bénéfice qui est effectuée dans le cadre de l'étude d'impact de la proposition démontre que les valeurs des limites d'émission sélectionnées confèrent des avantages pour l'ensemble de la société.

## **Choix des instruments**

L'instrument proposé est un règlement. D'autres moyens ne conviendraient pas pour la raison suivante:

- le recours à un règlement est considéré comme approprié car il donne l'assurance requise de respect des dispositions sans nécessiter de transposition dans la législation des États membres.

La proposition utilise "l'approche à deux niveaux" qui a été utilisée dans d'autres actes législatifs, par exemple dans le cas de la précédente directive relative aux émissions des poids lourds<sup>5</sup>. Cette approche prévoit que la proposition et l'adoption de la législation suivront deux voies différentes mais parallèles:

---

<sup>5</sup> directive 55/2005/CE (JO L 275 du 20.10.2005, p. 1) telle que mise en œuvre par la directive 78/2005/CE (JO L 313 du 29.11.2005, p. 1)

- premièrement, les dispositions principales seront établies par le Parlement européen et le Conseil dans un règlement ayant pour base l'article 95 du traité CE suivant la procédure de codécision (ci-après la "proposition de codécision");
- deuxièmement, les spécifications techniques mettant en œuvre les dispositions principales seront établies dans un règlement adopté par la Commission avec l'assistance d'un comité réglementaire (ci-après la "proposition de comitologie").

#### **4) IMPLICATIONS BUDGÉTAIRES**

La proposition n'a pas d'implications pour le budget de la Communauté.

#### **5) INFORMATION SUPPLÉMENTAIRE**

##### **Simulation, phase pilote et période transitoire**

La proposition prévoit des périodes transitoires pour accorder des délais suffisants aux constructeurs automobiles.

##### **Simplification**

La proposition prévoit une simplification de la législation.

La communication de la Commission au Conseil, au Parlement européen, au Comité économique et social européen et au Comité des Régions intitulée "Mettre à jour et simplifier l'acquis communautaire"<sup>6</sup> identifie comme domaine prioritaire pour la simplification de la législation communautaire le système de réception des véhicules à moteur. Les directives 2005/55/CE, 2005/78/CE et 2006/51/CE seront abrogées. De plus, la directive 80/1269/CEE<sup>7</sup>, et ses amendements, concernant la puissance des moteurs des véhicules à moteur, sera également abrogée et ses exigences techniques seront incluses dans la présente proposition.

La proposition prévoit la simplification des procédures administratives pour les pouvoirs publics (de l'Union ou nationaux). Elle figure dans le programme continu de la Commission pour la mise à jour et la simplification de l'acquis communautaire et son Programme de travail législatif sous la référence 2007/ENTR/009.

##### **Abrogation de législation existante**

L'adoption de la proposition entraînera l'abrogation de législation existante. Cette législation est détaillée à l'article 15 de la proposition.

##### **Espace économique européen**

L'acte proposé concerne une affaire relevant de l'EEE et devrait donc être étendu à l'Espace économique européen.

---

<sup>6</sup> COM (2003) 71 final du 11.2.2003.

<sup>7</sup> Directive 80/1269/CEE du Conseil, du 16 décembre 1980, concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à la consommation de carburant des véhicules à moteur (JO L 375 du 31.12.1980, p. 46).

Proposition de

**RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL**

**relatif à la réception des véhicules à moteur et des moteurs au regard des émissions des véhicules utilitaires lourds (Euro VI) et à l'accès aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules**

**(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)**

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 95,

vu la proposition de la Commission<sup>8</sup>,

vu l'avis du Comité économique et social européen<sup>9</sup>,

statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité<sup>10</sup>,

considérant ce qui suit:

- (1) Le marché intérieur comprend un espace sans frontières intérieures où la libre circulation des biens, des personnes, des services et des capitaux doit impérativement être assurée. À cette fin, un système complet de réception communautaire des véhicules à moteur a été mis en place. Les exigences techniques pour la réception des véhicules à moteur au regard des émissions devraient donc être harmonisées pour éviter des exigences qui varient d'un État membre à un autre, et pour garantir un niveau élevé de protection de l'environnement.
- (2) Le présent règlement est un nouveau règlement distinct dans le contexte de la procédure de réception communautaire au titre de la directive 46/2007/CE du Parlement européen et du Conseil établissant un cadre pour la réception des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, des composants et des entités techniques destinés à ces véhicules (directive-cadre)<sup>11</sup>. Aussi, les annexes IV, VI et XI de cette directive doivent être modifiées en conséquence.
- (3) À la demande du Parlement européen, une nouvelle démarche réglementaire a été introduite dans la législation de l'Union sur les véhicules. Le présent règlement ne devrait donc établir que des dispositions fondamentales concernant les émissions des véhicules, tandis que les spécifications techniques devraient être fixées par des mesures d'exécution adoptées selon les procédures de comitologie.

---

<sup>8</sup> JO C., p..

<sup>9</sup> JO C., p..

<sup>10</sup> JO C., p..

<sup>11</sup> JO L 263 du 9.10.2007, p. 1.

- (4) Le sixième programme d'action communautaire en faveur de l'environnement, adopté par la décision n° 1600/2002/CE du Parlement européen et du Conseil du 22 juillet 2002 établit la nécessité de réduire la pollution à des niveaux qui minimisent les effets néfastes sur la santé humaine en accordant une attention particulière aux populations sensibles et à l'environnement dans son ensemble. La législation communautaire a établi des normes appropriées concernant la qualité de l'air ambiant, la protection de la santé humaine et des personnes sensibles en particulier, ainsi que des plafonds d'émissions nationaux. Le programme "Air pur pour l'Europe" (CAFE) a conduit à l'adoption d'une stratégie thématique concernant la pollution atmosphérique<sup>12</sup>. L'une des conclusions de cette stratégie thématique est que de nouvelles réductions des émissions provenant du secteur des transports (aériens, maritimes et terrestres), des ménages et des secteurs énergétique, agricole et industriel sont nécessaires pour atteindre les objectifs de l'Union européenne en matière de qualité de l'air. Dans ce contexte, la réduction des émissions des véhicules devrait être abordée dans le cadre d'une stratégie globale. Les normes Euro VI constituent l'une des mesures destinées à réduire les émissions effectives de polluants atmosphériques des véhicules en circulation telles que les particules polluantes (PM) ainsi que les précurseurs de l'ozone tels que les oxydes d'azote et les hydrocarbures.
- (5) La réalisation des objectifs de l'Union européenne en termes de qualité de l'air exige des efforts continus de réduction des émissions des véhicules. C'est pourquoi l'industrie devrait être clairement informée des futures valeurs limites d'émission.
- (6) Il est notamment nécessaire de continuer à réduire considérablement les émissions d'oxyde d'azote des véhicules utilitaires lourds pour améliorer la qualité de l'air et respecter les valeurs limites en termes de pollution et les plafonds d'émissions nationaux. La définition, à un stade précoce, de valeurs limites pour la réduction des émissions d'oxyde d'azote devrait assurer aux constructeurs automobiles une sécurité dans la programmation à long terme et à l'échelle européenne.
- (7) En fixant des normes pour les émissions, il importe de prendre en compte les implications pour la compétitivité des marchés et des constructeurs, les coûts directs et indirects imposés aux entreprises et les avantages en termes de stimulation de l'innovation, d'amélioration de la qualité de l'air, de réduction des frais de santé et d'espérance de vie accrue.
- (8) Un accès sans restriction aux informations sur la réparation des véhicules, dans un format normalisé permettant de retrouver les informations techniques, et une concurrence effective sur le marché pour les services d'information sur l'entretien et la réparation des véhicules sont nécessaires pour améliorer le fonctionnement du marché intérieur, notamment en ce qui concerne la libre circulation des marchandises, la liberté d'établissement et la libre prestation des services. Une forte proportion de ces informations a trait aux systèmes de diagnostic embarqués et à leur interaction avec d'autres systèmes du véhicule. Il convient de fixer des spécifications techniques à suivre par les constructeurs sur leurs sites web, ainsi que des mesures ciblées garantissant un accès raisonnable pour les petites et moyennes entreprises (PME).

---

<sup>12</sup>

COM(2005)0446 du 21.9.2005.

- (9) La Commission devrait continuer à examiner les émissions qui ne sont pas actuellement réglementées et qui sont la conséquence de l'utilisation plus répandue de nouvelles formules de carburant, de nouvelles technologies de motorisation et de nouveaux systèmes de maîtrise des émissions et, au besoin, présenter une proposition au Parlement européen et au Conseil afin de réglementer ces émissions.
- (10) Il convient d'encourager l'introduction de véhicules utilisant des carburants alternatifs, susceptibles d'émettre moins d'oxydes d'azote et de particules. Ainsi, des valeurs limites pour les hydrocarbures, les hydrocarbures non méthaniques et le méthane devraient être introduites.
- (11) Pour garantir la maîtrise des émissions de particules ultrafines (PM 0,1 µm et inférieures), la Commission devrait être mandatée pour adopter une approche basée sur le nombre de particules émises, en plus de l'approche basée sur la masse qui est actuellement suivie. L'approche basée sur le nombre de particules devrait s'appuyer sur les résultats du programme de mesure des particules (PMP) de la CEE-ONU, et s'inscrire dans le respect des objectifs ambitieux existant en matière d'environnement.
- (12) La Commission devrait adopter des cycles de conduite harmonisés à l'échelle mondiale dans les procédures d'essai qui constituent la base des réglementations en matière d'émissions pour la réception communautaire. L'application de systèmes portables de mesure des émissions pour vérifier les émissions effectives des véhicules en circulation et l'introduction de procédures pour contrôler les émissions hors cycle (OCE) devraient également être envisagées.
- (13) Les systèmes de diagnostic embarqués (OBD) sont importants dans la maîtrise des émissions au cours de l'utilisation d'un véhicule. En raison de l'importance de la maîtrise des émissions mondiales effectives, la Commission devrait continuer à examiner les exigences de ces systèmes et les seuils de tolérance pour les erreurs de contrôle.
- (14) Afin de suivre la contribution de ce secteur aux émissions mondiales de gaz à effet de serre (GES), la Commission devrait introduire la mesure de la consommation de carburant et des émissions de dioxyde de carbone des véhicules utilitaires lourds.
- (15) Afin de mieux contrôler les émissions effectives des véhicules en circulation, y compris les OCE, et de faciliter le processus de conformité en service, une méthodologie d'essai et des spécifications de performance basées sur l'utilisation de systèmes portables de mesure des émissions (PEMS) devraient être adoptées.
- (16) En vue d'atteindre les objectifs en matière de qualité de l'air, la Commission devrait introduire des dispositions harmonisées pour assurer que les émissions hors cycle des véhicules utilitaires lourds et de leurs moteurs soient contrôlées de manière appropriée dans une large gamme de conditions de fonctionnement du moteur et ambiantes.
- (17) Le fonctionnement correct du système de post-traitement et, plus spécifiquement dans le cas des NOx, est l'exigence fondamentale pour répondre aux normes établies en matière d'émissions de polluants. Dans ce contexte, des mesures visant à garantir

le fonctionnement correct des systèmes reposant sur l'utilisation d'un réactif devraient être introduites.

- (18) Les États membres ont la faculté, au moyen d'incitations financières, d'accélérer la mise sur le marché de véhicules qui satisfont aux exigences adoptées au niveau de la Communauté. Le présent règlement n'affecte pas le droit des États membres d'inclure les émissions dans le calcul des impôts prélevés sur les véhicules.
- (19) Les États membres devraient fixer des règles en ce qui concerne les pénalités applicables en cas d'infraction aux dispositions du présent règlement et veiller à ce qu'elles soient appliquées. Ces pénalités devraient être efficaces, proportionnées et dissuasives.
- (20) Les exigences en matière de puissance du moteur des véhicules figurant dans la directive 80/1269/CE devraient être introduites dans le présent règlement et dans le règlement (CE) n° 715/2007. Le règlement (CE) n° 715/2007 devrait donc être modifié en conséquence et la directive 80/1269/CE devrait être abrogée.
- (21) L'article 14, paragraphe 6, du règlement n° 715/2007 devrait être supprimé car le présent règlement abroge la directive visée. Le règlement (CE) n° 715/2007 devrait donc être modifié en conséquence.
- (22) Afin de simplifier la législation communautaire, il convient de remplacer les directives existantes par un règlement. Le recours à un règlement garantit que les dispositions techniques détaillées sont directement applicables aux constructeurs, aux autorités chargées de la réception et aux services techniques et qu'elles peuvent être mises à jour de façon rapide et efficace. La législation existante en ce qui concerne les émissions des véhicules utilitaires lourds, les directives 2005/55/CE, 2005/78/CE et 2006/51/CE devraient être abrogées.
- (23) Il convient d'adopter les mesures nécessaires pour la mise en œuvre du présent règlement conformément à la décision 1999/468/CE du Conseil du 28 juin 1999, fixant les modalités de l'exercice des compétences d'exécution conférées à la Commission.<sup>13</sup>
- (24) Il convient, en particulier, de conférer à la Commission le pouvoir d'introduire des valeurs limites basées sur le nombre de particules à l'annexe I, de spécifier la valeur du niveau admissible de la composante NO<sub>2</sub> dans la valeur limite de NO<sub>x</sub>, d'établir des procédures, des essais et des exigences spécifiques pour la réception ainsi qu'une procédure de mesure du nombre de particules et d'adopter des mesures concernant les émissions hors cycle, l'accès aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules et les cycles d'essai utilisés pour mesurer les émissions. Ces mesures ayant une portée générale et ayant pour objet de compléter le présent règlement par l'ajout de nouveaux éléments non essentiels, elles doivent être arrêtées selon la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 5 bis de la décision 1999/468/CE.
- (25) Dès lors que les objectifs du présent règlement, à savoir la réalisation du marché intérieur par l'introduction d'exigences techniques communes concernant les

---

<sup>13</sup> JO L 184 du 17.7.1999, p. 23. Décision modifiée par la décision 2006/512/CE (JO L 200 du 22.7.2006, p. 11).

émissions des véhicules à moteur et la garantie de l'accessibilité des informations sur la réparation et l'entretien des véhicules pour les opérateurs indépendants de la même façon que pour les concessionnaires et les réparateurs officiels, ne peuvent pas être réalisés de manière suffisante par les États membres et peuvent donc être mieux réalisés au niveau communautaire, la Communauté peut prendre des mesures conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité. Conformément au principe de proportionnalité, tel qu'énoncé audit article, le présent règlement n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs,

ONT ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

### *Article premier*

#### **Objet**

Le présent règlement établit des exigences techniques communes concernant la réception des véhicules à moteur, de leurs moteurs et de leurs pièces de rechange au regard de leurs émissions.

Le présent règlement établit des règles concernant la conformité en service des véhicules et des moteurs, la durabilité des dispositifs de maîtrise de la pollution, les systèmes de diagnostic embarqués (OBD), la mesure de la consommation de carburant, les émissions de dioxyde de carbone (CO<sub>2</sub>) et de fumées diesel et l'accessibilité des informations du système de diagnostic embarqué et des informations sur la réparation et l'entretien des véhicules.

### *Article 2*

#### **Champ d'application**

Le présent règlement s'applique aux véhicules des catégories M<sub>1</sub>, M<sub>2</sub>, N<sub>1</sub> et N<sub>2</sub>, tels que définis à l'annexe II de la directive 46/2007/CE, dont la masse de référence dépasse 2 610 kg et à tous les véhicules à moteur des catégories M<sub>3</sub> et N<sub>3</sub>, tels que définis dans ladite annexe.

Le présent règlement s'applique sans préjudice de l'article 2, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 715/2007.

### *Article 3*

#### **Définitions**

Aux fins du présent règlement, les définitions suivantes s'appliquent:

- (1) "moteur" signifie la source de propulsion motrice d'un véhicule qui peut faire l'objet d'une réception en tant qu'entité technique distincte au sens du point 25 de l'article 3 de la directive 46/2007/CE;
- (2) "polluants gazeux" signifie les émissions dans les gaz d'échappement de monoxyde de carbone, d'oxydes d'azote, exprimés en équivalents de dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>), et d'hydrocarbures;

- (3) "particules" signifie des composants des gaz d'échappement qui sont éliminés des gaz d'échappement dilués à une température maximale de 325 K (52 °C) au moyen des filtres décrits dans la procédure d'essai pour vérifier les émissions moyennes au tuyau arrière d'échappement;
- (4) "émissions au tuyau arrière d'échappement" signifie l'émission de polluants gazeux et de particules;
- (5) "carter" signifie les espaces à l'intérieur ou à l'extérieur d'un moteur qui sont reliés au carter d'huile par des conduits internes ou externes par lesquels les gaz et les vapeurs peuvent être émis;
- (6) "dispositif de maîtrise de la pollution" signifie les composants d'un véhicule qui maîtrisent et/ou limitent les émissions au tuyau arrière d'échappement;
- (7) "système de diagnostic embarqué" ou "système OBD" signifie un système de maîtrise des émissions qui a la capacité d'identifier le domaine probable de dysfonctionnement au moyen de codes de défaut stockés dans une mémoire d'ordinateur;
- (8) "stratégie d'invalidation" signifie une stratégie de maîtrise des émissions qui réduit l'efficacité des contrôles d'émissions dans les conditions ambiantes ou de fonctionnement du moteur rencontrées soit durant le fonctionnement normal du véhicule, soit en dehors des procédures d'essai d'homologation;
- (9) "dispositif d'origine de maîtrise de la pollution" signifie un dispositif de maîtrise de la pollution ou un montage de dispositifs de ce type couvert par la réception accordée pour le véhicule concerné;
- (10) "dispositif de rechange de maîtrise de la pollution" signifie un dispositif de maîtrise de la pollution ou un montage de dispositifs de ce type destiné à remplacer un dispositif d'origine de maîtrise de la pollution et qui peut être réceptionné en tant qu'unité technique séparée suivant la définition de l'article 3 de la directive 46/2007/CE;
- (11) "information sur la réparation et l'entretien des véhicules" signifie toute information nécessaire pour le diagnostic, l'entretien, l'inspection, la surveillance périodique, la réparation, la reprogrammation ou la réinitialisation du véhicule et que les constructeurs fournissent pour leurs concessionnaires et réparateurs officiels, notamment toutes les modifications ultérieures et les suppléments à cette information. Cette information comprend toutes les informations nécessaires sur les accessoires ou équipements de bord;
- (12) "opérateur indépendant" signifie des entreprises autres que les concessionnaires et ateliers de réparation officiels qui sont directement ou indirectement engagés dans la réparation et l'entretien de véhicules à moteur, en particulier des réparateurs, des fabricants ou distributeurs d'équipements, d'outils ou de pièces détachées de réparation, des éditeurs d'information technique, des automobiles clubs, des opérateurs de services de dépannage, des opérateurs proposant des services d'inspection et d'essai, des opérateurs proposant une formation pour les installateurs, les fabricants et les réparateurs des équipements des véhicules à carburant alternatif;

- (13) "véhicule à carburant alternatif" signifie un véhicule conçu pour pouvoir fonctionner avec au moins un type de carburant qui est ou bien gazeux à la température et à la pression de l'air ou bien d'origine principalement non pétrolière;
- (14) "masse de référence" signifie la masse du véhicule en ordre de marche moins la masse uniforme du conducteur de 75 kg, augmentée d'une masse uniforme de 100 kg.

#### *Article 4*

##### ***Obligations des constructeurs***

1. Les constructeurs démontrent que tous les nouveaux véhicules vendus, immatriculés ou mis en service dans la Communauté, tous les nouveaux moteurs vendus ou mis en service dans la Communauté et tous les nouveaux dispositifs de rechange de maîtrise de la pollution requérant une réception au titre de l'article 8, qui sont vendus ou mis en service dans la Communauté, ont été réceptionnés conformément au présent règlement.
2. Les constructeurs veillent à ce que les procédures de réception destinées à vérifier la conformité de la production, la durabilité des dispositifs de maîtrise de la pollution et la conformité en service soient suivies.

Les mesures techniques adoptées par le constructeur doivent être telles qu'elles garantissent une limitation effective des émissions au tuyau arrière d'échappement, conformément au présent règlement, tout au long de la vie normale des véhicules, dans des conditions d'utilisation normales.

À cet effet, les kilométrages et les intervalles par référence auxquels les essais de durabilité des dispositifs de maîtrise de la pollution mis en œuvre pour la réception et l'essai de conformité des véhicules ou moteurs en service doivent être effectués sont les suivants:

- a) 160 000 km ou cinq ans, au premier des deux termes échus, dans le cas des moteurs équipant des véhicules des catégories M<sub>1</sub>, N<sub>1</sub> et M<sub>2</sub>;
- b) 300 000 km ou six ans, au premier des deux termes échus, dans le cas des moteurs équipant des véhicules des catégories N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub> ayant une masse maximale techniquement admise ne dépassant pas 16 tonnes et M<sub>3</sub> classe I, classe II et classe A, et classe B ayant une masse maximale techniquement admise ne dépassant pas 7,5 tonnes.
- c) 700 000 km ou sept ans, au premier des deux termes échus, dans le cas des moteurs équipant des véhicules des catégories N<sub>3</sub> ayant une masse maximale techniquement admise dépassant 16 tonnes et M<sub>3</sub> classe III et classe B ayant une masse maximale techniquement admise dépassant 7,5 tonnes.

3. La Commission établit, conformément à la procédure visée à l'article 39, paragraphe 9, de la directive 46/2007/CE, les procédures et exigences spécifiques pour la mise en œuvre des dispositions des paragraphes 1 et 2 du présent article.

## *Article 5*

### *Exigences et essais*

1. Les constructeurs assurent la conformité aux limites d'émissions figurant à l'annexe I.
2. Les constructeurs équipent les moteurs et les véhicules de telle sorte que les composants susceptibles d'exercer un effet sur les émissions soient conçus, construits et montés de manière à permettre aux véhicules, en utilisation normale, de se conformer au présent règlement.
3. L'utilisation de stratégies d'invalidation qui réduisent l'efficacité des systèmes de maîtrise des émissions est interdite.
4. La Commission adopte, conformément à la procédure visée à l'article 39, paragraphe 9, de la directive 46/2007/CE, les mesures pour la mise en œuvre des dispositions du présent article. Ces mesures concernent les éléments suivants:
  - a) émissions au tuyau arrière d'échappement, y compris les cycles d'essai, les émissions hors cycle, le nombre de particules, les émissions au ralenti, l'opacité des fumées, le fonctionnement correct et la régénération des dispositifs de maîtrise de la pollution;
  - b) émissions du carter;
  - c) systèmes de diagnostic embarqués et performances en service des dispositifs de maîtrise de la pollution;
  - d) durabilité des dispositifs de maîtrise de la pollution, dispositifs de rechange de maîtrise de la pollution, conformité des moteurs et véhicules en service, conformité de la production et contrôle technique;
  - e) émissions de dioxyde de carbone et consommation de carburant;
  - f) octroi d'extensions d'homologations;
  - g) équipements d'essai;
  - h) carburants de référence;
  - i) mesure de la puissance du moteur;
  - j) dispositions spécifiques pour assurer le fonctionnement correct des mesures de contrôle des NOx; ces mesures assureront que les véhicules, qui ont besoin d'un réactif pour respecter les valeurs limites pour les émissions de NOx, ne puissent fonctionner sans ce réactif.

La Commission peut adopter, conformément à la procédure visée à l'article 39, paragraphe 9, de la directive 46/2007/CE, d'autres mesures concernant des procédures, essais et exigences spécifiques en vue de la réception.

## *Article 6*

### ***Accès aux informations***

1. Les constructeurs fournissent aux opérateurs indépendants un accès illimité et standardisé aux informations du système de diagnostic embarqué (OBD) et aux informations concernant les réparations et l'entretien des véhicules.

Les articles 6 et 7 du règlement (CE) n° 715/2007 s'appliquent.

2. La Commission établit et actualise, conformément à la procédure visée à l'article 39, paragraphe 9, de la directive 46/2007/CE, pour la mise en œuvre du paragraphe 1 du présent article, les spécifications techniques relatives à la manière dont les informations du système de diagnostic embarqué (OBD) et les informations concernant les réparations et l'entretien des véhicules doivent être fournies.

La Commission peut adopter, conformément à la procédure visée à l'article 39, paragraphe 9, de la directive 46/2007/CE, d'autres mesures nécessaires pour la mise en œuvre des dispositions du paragraphe 1 du présent article.

## *Article 7*

### ***Obligations concernant les systèmes utilisant un réactif consommable***

1. Les constructeurs, réparateurs et opérateurs des véhicules ne falsifient pas les systèmes qui utilisent un réactif consommable.
2. Les opérateurs des véhicules s'assurent que le véhicule n'est pas conduit sans réactif consommable.

## *Article 8*

### ***Calendrier pour l'application de la réception des véhicules et des moteurs***

1. Avec effet à la date fixée à la première phrase du deuxième paragraphe de l'article 16, les autorités nationales refusent, pour des raisons liées aux émissions, d'accorder la réception communautaire ou la réception nationale aux nouveaux types de moteur ou de véhicule qui ne sont pas conformes au présent règlement.

Les certificats techniques de réception correspondant aux niveaux d'émissions antérieurs à Euro VI peuvent être délivrés aux véhicules et moteurs destinés à être exportés vers des pays tiers, pour autant que ces certificats indiquent clairement que les véhicules et moteurs en question ne peuvent pas être mis sur le marché dans la Communauté.

2. Avec effet au 1<sup>er</sup> octobre 2014, les autorités nationales considèrent, dans le cas des véhicules neufs qui ne sont pas conformes au présent règlement, que les certifications de conformité ne sont plus valides pour les besoins de l'article 26 de la directive 46/2007/CE et interdisent, pour des raisons liées aux émissions, l'immatriculation, la vente et la mise en service de ces véhicules.

Avec effet à compter de la même date et sauf dans le cas des moteurs de rechange destinés à des véhicules en service, les autorités nationales interdisent la vente ou l'utilisation de moteurs neufs qui ne sont pas conformes au présent règlement.

3. Sans préjudice des paragraphes 1 et 2 du présent article et sous réserve de l'entrée en vigueur des mesures d'application visées à l'article 4, paragraphe 3, au premier alinéa de l'article 5, paragraphe 4, et au premier alinéa de l'article 6, paragraphe 2, si un constructeur en fait la demande, les autorités nationales ne peuvent, pour des raisons liées aux émissions des véhicules, refuser l'octroi de la réception communautaire ou de la réception nationale à un nouveau type de véhicule ou moteur, ou interdire l'immatriculation, la vente ou la mise en service d'un nouveau véhicule et la vente ou l'utilisation de nouveaux moteurs, lorsque le véhicule ou les moteurs concernés sont conformes au présent règlement.

#### *Article 9*

##### ***Obligations des États membres concernant la réception des pièces de rechange***

Les autorités nationales interdisent la vente ou le montage sur un véhicule de dispositifs de rechange de maîtrise de la pollution neufs destinés à être montés sur des véhicules homologués conformément au présent règlement s'ils ne sont pas d'un type pour lequel une réception a été octroyée en conformité avec le présent règlement.

#### *Article 10*

##### ***Incitations financières***

1. Sous réserve de l'entrée en vigueur des mesures d'application du présent règlement, les États membres peuvent accorder des incitations financières qui s'appliquent à des véhicules à moteur produits en séries, qui sont conformes au présent règlement.

Ces incitations s'appliquent à tous les véhicules neufs mis sur le marché de l'État membre concerné, qui sont conformes au présent règlement. Toutefois, elles cessent de s'appliquer au plus tard le 1<sup>er</sup> octobre 2014.

2. Sous réserve de l'entrée en vigueur des mesures d'application du présent règlement, les États membres peuvent accorder des incitations financières pour l'adaptation de véhicules en circulation aux valeurs limites d'émissions indiquées à l'annexe I ou pour la mise à la casse de véhicules qui ne sont pas conformes au présent règlement.
3. Les incitations visées aux paragraphes 1 et 2 sont, pour chaque type de véhicule à moteur, d'un montant n'excédant pas le coût supplémentaire des dispositifs techniques introduits pour assurer la conformité aux limites d'émission spécifiées à l'annexe I, coût d'installation sur le véhicule compris.

4. La Commission est informée des projets d'instituer ou de modifier les incitations visées aux paragraphes 1 et 2.

## *Article 11*

### ***Sanctions***

1. Les États membres établissent les dispositions concernant les sanctions applicables aux infractions aux dispositions du présent règlement et prennent toutes les mesures nécessaires pour garantir qu'elles soient mises en œuvre. Les sanctions prévues doivent être efficaces, proportionnées et dissuasives. Les États membres notifient ces dispositions à la Commission au plus tard le [DATE 18 mois après l'entrée en vigueur du présent règlement] et notifient sans délai toute modification ultérieure les affectant.
2. Les types d'infractions des constructeurs qui donnent lieu à des sanctions sont notamment:
  - a) les fausses déclarations au cours des procédures de réception ou des procédures de rappel;
  - b) la falsification des résultats des tests de réception ou de conformité en service;
  - c) la dissimulation de données ou de spécifications techniques qui pourraient entraîner un rappel ou un retrait de la réception;
  - d) le recours à des stratégies d'invalidation;
  - e) le refus d'accès aux informations.

Les types d'infractions des constructeurs, réparateurs et opérateurs qui sont susceptibles de sanctions comprennent la falsification des systèmes qui utilisent un réactif consommable.

Les types d'infractions des opérateurs qui donnent lieu à des sanctions sont notamment la conduite d'un véhicule sans réactif consommable.

## *Article 12*

### ***Redéfinition des spécifications***

1. Après l'achèvement du Programme de mesure des particules de la CEE-ONU, mené sous les auspices du Forum mondial pour l'harmonisation des réglementations sur les véhicules, la Commission, sans abaisser le niveau de protection de l'environnement dans la Communauté:
  - a) introduit des valeurs limites basées sur le nombre de particules et, si nécessaire pour spécifier la valeur du niveau admissible du composant NO<sub>2</sub> dans la valeur limite de NO<sub>x</sub> et ce, conformément à l'article 39, paragraphe 2, de la directive 46/2007/CE;

- b) adopte une procédure de mesure du nombre de particules.
2. La Commission établit des facteurs de corrélation entre, d'une part, le cycle transitoire européen (ETC) et le cycle stabilisé européen (ESC) tels que décrits dans la directive 55/2005/CE et, d'autre part, le cycle de conduite transitoire harmonisé au niveau mondial (WHTC) et le cycle de conduite stabilisé harmonisé au niveau mondial (WHSC) et adapte les valeurs limites en conséquence.
3. La Commission vérifie les procédures, essais et conditions indiqués à l'article 5, paragraphe 4, ainsi que les cycles d'essai utilisés pour mesurer les émissions.
- Si la vérification montre que ces procédures, essais, exigences et cycles d'essai ne sont plus adéquats ou ne reflètent plus la réalité des émissions au niveau mondial, ils sont adaptés de manière à refléter correctement les émissions générées par la réalité de la conduite routière.
4. La Commission continue à examiner les polluants énumérés au point 2 de l'article 3. Si la Commission conclut qu'il convient de réglementer les émissions de polluants additionnels, elle modifie le présent règlement en conséquence.

#### *Article 13*

#### ***Amendements au règlement (CE) n° 715/2007***

Le règlement (CE) n° 715/2007 est modifié comme suit:

1. L'article 5, paragraphe 3, est modifié comme suit:
- i) après le point h), le mot "et" est supprimé;
  - ii) le point j) suivant est ajouté:  
"j) mesure de la puissance du moteur."
2. L'article 14, paragraphe 6, est supprimé.

#### *Article 14*

#### ***Amendements à la directive 46/2007/CE***

Les annexes IV, VI et IX de la directive 46/2007/CE sont modifiées conformément à l'annexe II du présent règlement.

#### *Article 15*

#### ***Législation à abroger***

1. La directive 80/1269/CEE du Conseil, les directives 88/195/CEE, 97/21/CE, 1999/99/CE et 2005/78/CE de la Commission, et la directive 55/2005/CE sont abrogées avec effet au 1<sup>er</sup> octobre 2014.
2. Les références aux directives abrogées sont considérées comme des références au présent règlement.

#### *Article 16*

#### ***Entrée en vigueur***

Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au Journal officiel de l'Union européenne.

Il s'applique à partir du 1<sup>er</sup> avril 2013. Toutefois, l'article 8, paragraphe 3, et l'article 10 s'appliquent à partir de la date d'entrée en vigueur et les points 1 a) i), 1 b) i), 2 a), 3 a) i), 3 b) i), 3 c) i) et 3 d) i) de l'annexe II s'appliquent à partir du 1<sup>er</sup> octobre 2014.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le

*Par le Parlement européen*  
*Le président*

*Par le Conseil*  
*Le président*

## **ANNEXE I**

### **Limites d'émissions Euro VI**

|             | Valeurs limites    |                     |                      |                                 |                                     |                          |                             |                                 |
|-------------|--------------------|---------------------|----------------------|---------------------------------|-------------------------------------|--------------------------|-----------------------------|---------------------------------|
|             | CO<br>(mg/kW<br>h) | THC<br>(mg/kW<br>h) | NMHC<br>(mg/kW<br>h) | CH <sub>4</sub><br>(mg/kW<br>h) | NO <sub>x</sub> (3)<br>(mg/kW<br>h) | NH <sub>3</sub><br>(ppm) | PM<br>masse<br>(mg/kW<br>h) | PM (1)<br>nombre<br>(#/kWh<br>) |
| ESC<br>(CI) | 1500               | 130                 |                      |                                 | 400                                 | 10                       | 10                          |                                 |
| ETC<br>(CI) | 4000               | 160                 |                      |                                 | 400                                 | 10                       | 10                          |                                 |
| ETC<br>(PI) | 4000               |                     | 160                  | 500                             | 400                                 | 10                       | 10                          |                                 |
| WHSC<br>(2) |                    |                     |                      |                                 |                                     |                          |                             |                                 |
| WHTC<br>(2) |                    |                     |                      |                                 |                                     |                          |                             |                                 |

Note:

PI = allumage commandé,

CI = allumage par compression

(1) Une norme numérique doit être définie ultérieurement.

(2) Les valeurs limites relatives aux cycles WHSC et WHTC seront introduites à un stade ultérieur, une fois que les facteurs de corrélation avec les cycles actuels (ESC et ETC) auront été établis.

(3) Le niveau admissible de la composante NO<sub>2</sub> dans la valeur limite des NO<sub>x</sub> peut être défini à un stade ultérieur.

## ANNEXE II

### Amendements à la directive 46/2007/CE

La directive 46/2007/CE est modifiée comme suit:

1. La partie I de l'annexe IV est modifiée comme suit:

a) le tableau est modifié comme suit:

i) le point 40 est supprimé;

ii) le point 41a suivant est inséré:

| Objet                                                                      | Référence de l'acte réglementaire                     | Référence au Journal officiel                                | Applicabilité   |                 |                |                 |                 |                |                |                |                |                |
|----------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------|-----------------|-----------------|----------------|-----------------|-----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
|                                                                            |                                                       |                                                              | M <sub>1</sub>  | M <sub>2</sub>  | M <sub>3</sub> | N <sub>1</sub>  | N <sub>2</sub>  | N <sub>3</sub> | O <sub>1</sub> | O <sub>2</sub> | O <sub>3</sub> | O <sub>4</sub> |
| 41a Émissions (Euro VI) véhicules utilitaires lourds/accès à l'information | [CE) N°.../... numéro du présent règlement à insérer] | [L..., ..., p. ... référence au présent règlement à insérer] | X <sup>12</sup> | X <sup>12</sup> | X              | X <sup>12</sup> | X <sup>12</sup> | X              |                |                |                |                |

iii) la note suivante est ajoutée:

"<sup>12</sup>

Pour les véhicules ayant une masse de référence supérieure à 2 610 kg qui ne sont pas réceptionnés (à la demande du constructeur et pour autant que leur masse de référence ne dépasse pas 2 840 kg) selon le règlement (CE) n° 715/2007"

b) dans l'appendice, le tableau est modifié comme suit:

i) le point 40 est supprimé;

ii) le point 41a suivant est inséré:

|     | Objet                                                                                                                                                                              | Référence de l'acte réglementaire                     | Référence au Journal officiel                                | M <sub>1</sub> |
|-----|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------|----------------|
| 41a | Émissions (Euro VI) véhicules utilitaires lourds à l'exception de l'ensemble complet des exigences relatives au système de diagnostic embarqué (OBD) et à l'accès aux informations | [CE) N°.../... numéro du présent règlement à insérer] | [L..., ..., p. ... référence au présent règlement à insérer] | A              |

2. Dans l'appendice à l'annexe VI, le tableau est modifié comme suit:

a) le point 40 est supprimé;

b) le point 41a suivant est inséré:

| Objet                                                                      | Référence de l'acte réglementaire                              | Modifié par | Applicable aux variantes |
|----------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------|-------------|--------------------------|
| 41a Émissions (Euro VI) véhicules utilitaires lourds/accès à l'information | [CE] N°.../...<br><i>numéro du présent règlement à insérer</i> |             |                          |

3. L'annexe XI est modifiée comme suit:

a) Dans l'appendice 1, le tableau est modifié comme suit:

i) le point 40 est supprimé;

ii) le point 41a suivant est inséré:

| Rubrique | Objet                                                                  | Référence de l'acte réglementaire                              | M <sub>1</sub> ≤ 2 500 (t) kg | M <sub>1</sub> > 2 500 (t) kg | M <sub>2</sub> | M <sub>3</sub> |
|----------|------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------|-------------------------------|-------------------------------|----------------|----------------|
| 41a      | Émissions (Euro VI) véhicules utilitaires lourds/accès à l'information | [CE] N°.../...<br><i>numéro du présent règlement à insérer</i> | G + H                         | G + H                         | G + H          | G + H          |

b) Dans l'appendice 2, le tableau est modifié comme suit:

i) le point 40 est supprimé;

ii) le point 41a suivant est inséré dans le tableau:

| Rubrique | Objet                                                                  | Référence de l'acte réglementaire                              | M <sub>1</sub> | M <sub>2</sub> | M <sub>3</sub> | N <sub>1</sub> | N <sub>2</sub> | N <sub>3</sub> | O <sub>1</sub> | O <sub>2</sub> | O <sub>3</sub> | O <sub>4</sub> |
|----------|------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| 41a      | Émissions (Euro VI) véhicules utilitaires lourds/accès à l'information | [CE] N°.../...<br><i>numéro du présent règlement à insérer</i> | X              | X              | X              | X              | X              | X              |                |                |                |                |

c) Dans l'appendice 4, le tableau est modifié comme suit:

i) le point 40 est supprimé;

ii) le point 41a suivant est inséré:

| Rubrique | Objet                                                                  | Référence de l'acte réglementaire                             | M <sub>2</sub> | M <sub>3</sub> | N <sub>1</sub> | N <sub>2</sub> | N <sub>3</sub> | O <sub>1</sub> | O <sub>2</sub> | O <sub>3</sub> | O <sub>4</sub> |
|----------|------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| 41a      | Émissions (Euro VI) véhicules utilitaires lourds/accès à l'information | [CE) N°.../... <i>numéro du présent règlement à insérer</i> ] | H              | H              | H              | H              | H              |                |                |                |                |

d) Dans l'appendice 5, le tableau est modifié comme suit:

i) le point 40 est supprimé;

ii) le point 41a suivant est inséré:

| Rubrique | Objet                                                                  | Référence de l'acte réglementaire                             | Grue mobile de la catégorie N3 |
|----------|------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------|--------------------------------|
| 41a      | Émissions (Euro VI) véhicules utilitaires lourds/accès à l'information | [CE) N°.../... <i>numéro du présent règlement à insérer</i> ] | X                              |